

中国城市交通发展展望

中华人民共和国建设部副部长

仇保兴 博士

一、中国城市交通基本情况和面临的挑战

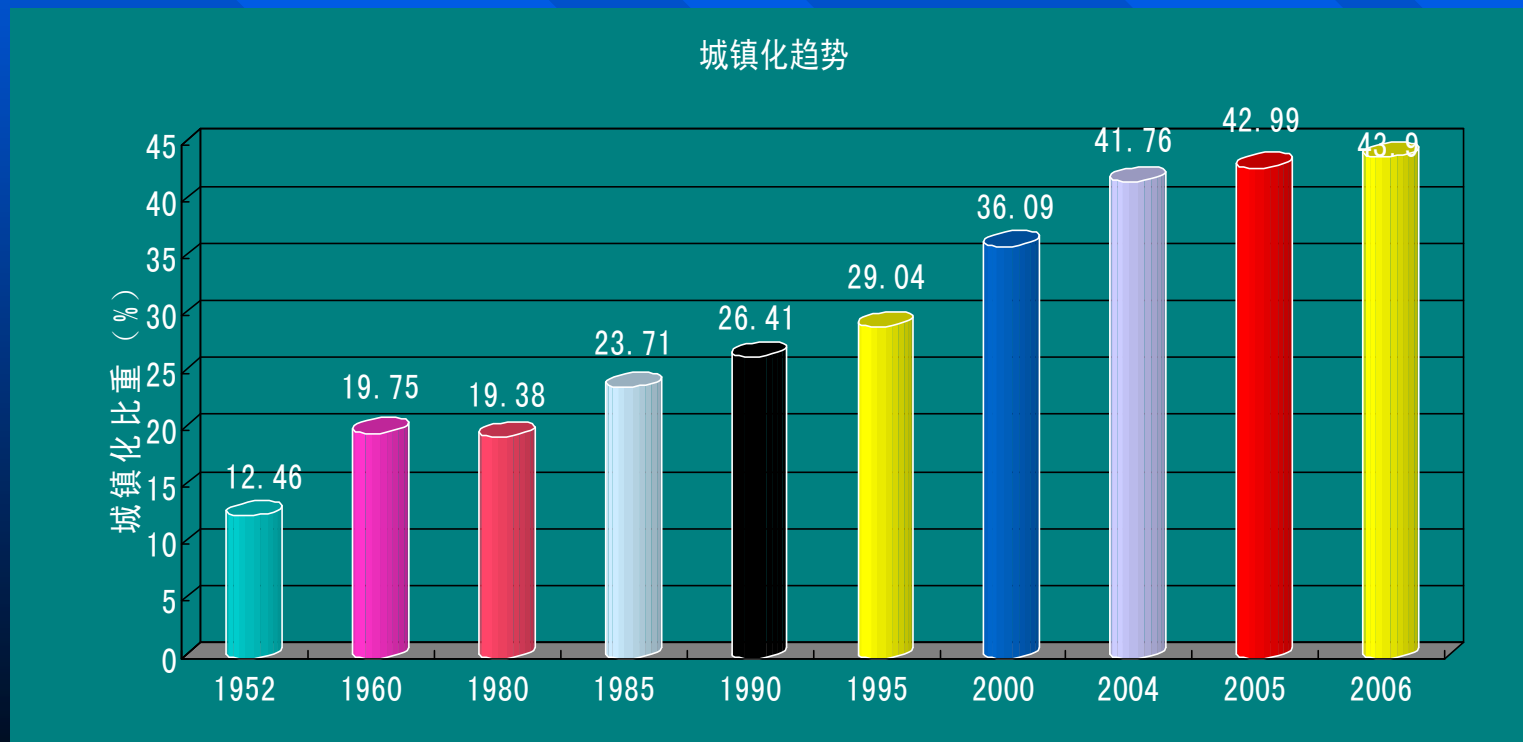
二、中国城市交通发展的对策

三、未来10年中国城市交通展望

一、中国城市交通基本情况和挑战

1、人口持续向大城市聚集

- 2006年全国城镇人口已达5.77亿人，城镇化水平达到了43.92%；
- 目前，中国农村富余劳动力高达1.5亿人；

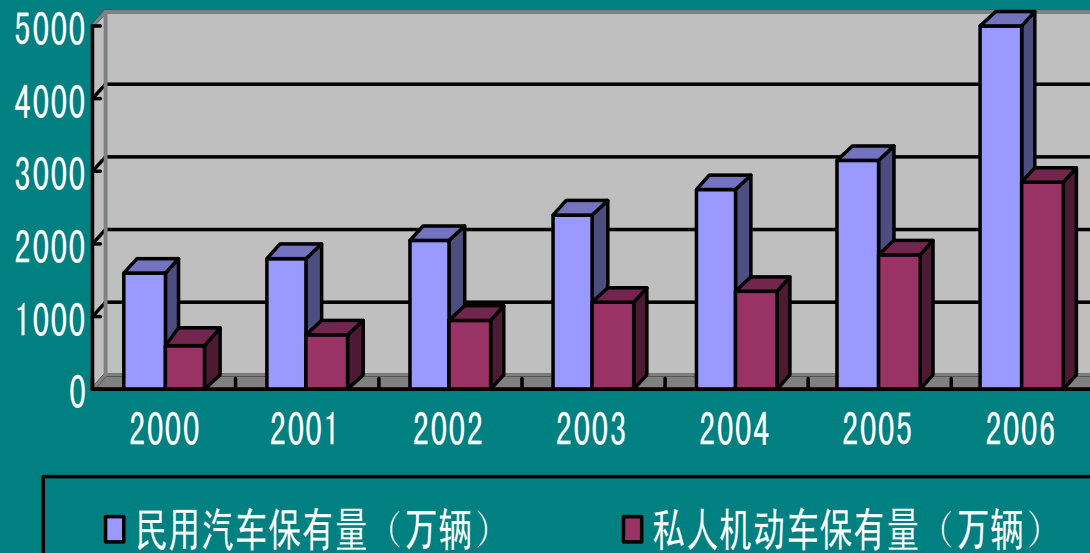


2、城市机动车数量增长迅猛

——中国城市机动化水平还比较低，但增长速度非常迅猛；

——2006年，全国民用汽车保有量达到4985万辆，其中私人汽车2868万辆；
与2000年相比，汽车总量年均增长14.3%。私人汽车年均增长21.6%；

我国民用汽车及私人汽车增长趋势



- 主要大城市家庭轿车增长呈现爆发式增长的势头，年均增长率高达20%以上；
- 北京、上海等特大城市高峰时间的平均车速已由原来的40公里/小时下降到目前的20公里/小时，交通拥堵十分严重。大城市中心区高峰时段平均车速仅为5公里/小时。



北京市



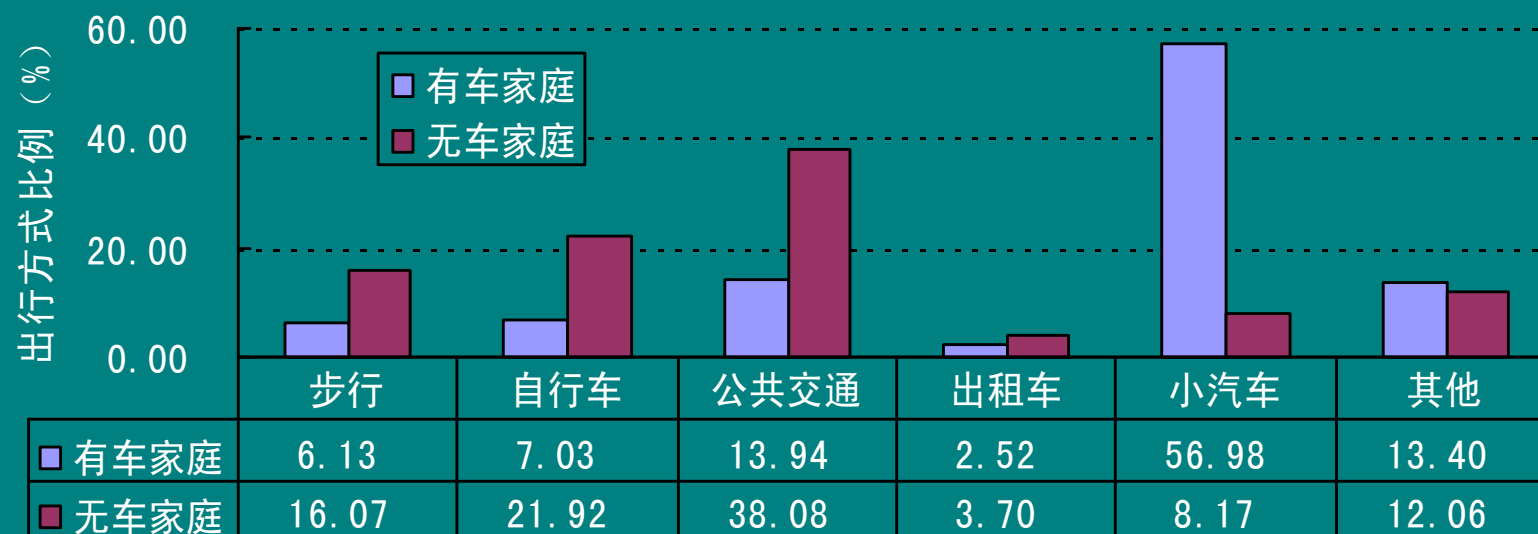
上海市



广州市

- 家庭轿车的普及改变了人们的出行方式，引发了一系列的社会问题；
- 机动车排放的一氧化碳、二氧化碳、氮氧化物以及颗粒物占了城市大气污染物的40%以上；
- 交通噪声污染日趋严重，主要干道的噪声超过了70分贝。

北京市2003年有车与无车家庭出行方式对比



3、土地资源约束严重

——人均耕地只有1.4亩，分布极不均衡，在满足城市功能的条件下，可用于道路交通使用的土地资源非常有限；

——2006年，人均城市用地为88.63平方米，人均道路面积只有10.6平方米；

——中国是以占全球7%的耕地供养着全球21%的人口，城市交通用地的扩大受制于18亿亩耕地保护的底线。



4、公共交通的主导地位有待加强

近年来中国城市公共交通有了较快发展。

——运营车辆数、线网长度、客运量增长幅度很大；

——目前，中国10个城市建成轨道交通系统投入运营，总运营里程621公里。

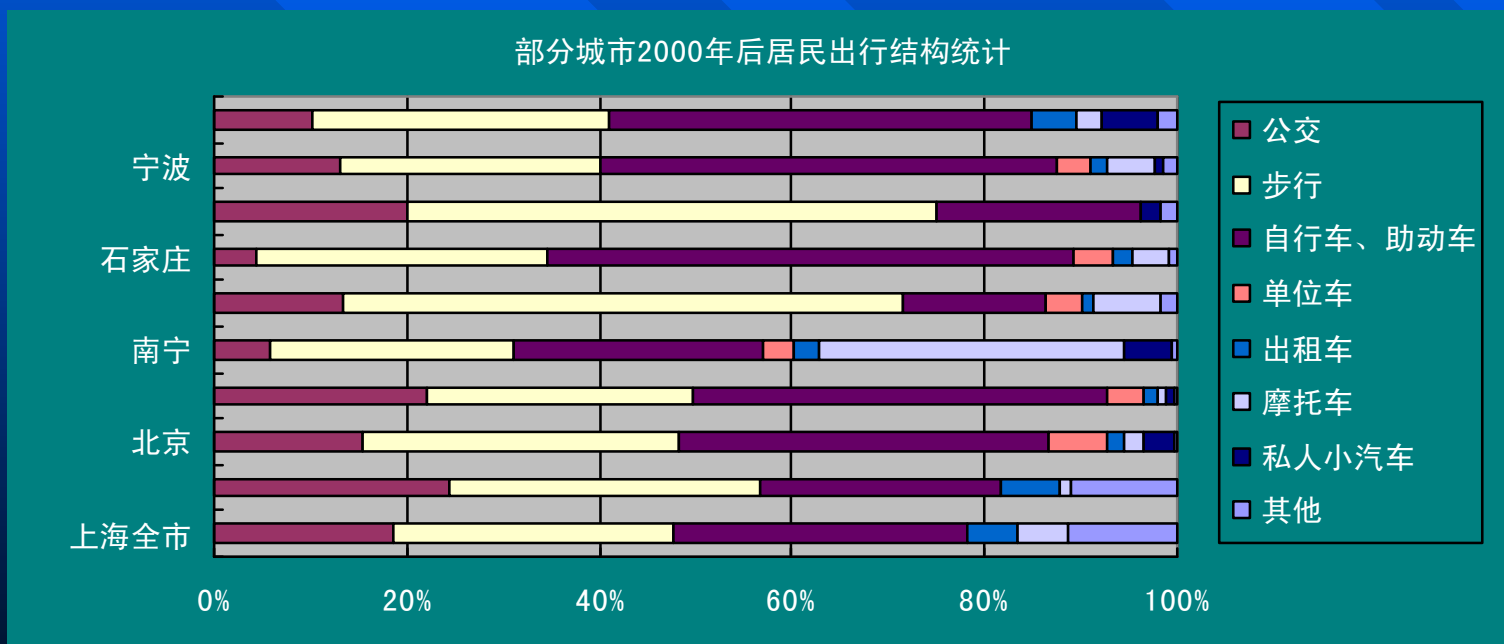
项目	2006年	比2004年增长
公交运营车辆（万标台）	33.7	17.42%
运营线网长度（万公里）	12.5（统计口径不同）	——
年客运总量（亿人次）	644.9	51.03%
出租车数量（万台）	92.8	2.65%

中国的公共交通发展势头良好，但总体上还处于较低的水平

——2006年，万人拥有公交车辆仅为8.71辆；

——全国城市轨道交通总量仅相当于伦敦一个城市的规模；

——在中国的大城市中，公交出行只占居民出行总量的10-25%，以公共交通为主导的城市交通系统尚未没有形成。



针对中国的资源条件和发展需求，选择正确的城市交通模式，支撑城市可持续发展，是中国各级政府十分关注和努力解决的一个重大课题。

二、中国城市交通发展的对策

- 面对城市化、机动化快速发展中的交通问题，中国政府在“十一五”规划纲要中明确提出了要使城乡居民收入水平和生活质量普遍提高，居住、交通、环境等方面条件有较大改善的工作目标。
- 为实现该目标，中国政府从经济社会可持续发展出发，以节约能源、保护环境为重点，提出了一系列发展可持续的城市交通的政策措施，努力实现城市交通节能减排和促进人居环境改善的双重目标。

1、确立了优先发展公共交通的发展战略

- 在快速城市化进程中，优先发展公共交通能保持紧凑式的城市发展模式，这对人口众多、耕地资源紧缺的中国具有极为重要的意义。
- 优先发展公共交通，创造可持续的机动化模式，减少私人轿车的使用率，是节约能源、减少空气污染的主要措施。
- 正在制定“公共交通条例”等法规，通过法规建设保障公共交通优先发展所需的各项优惠政策和财政投入。

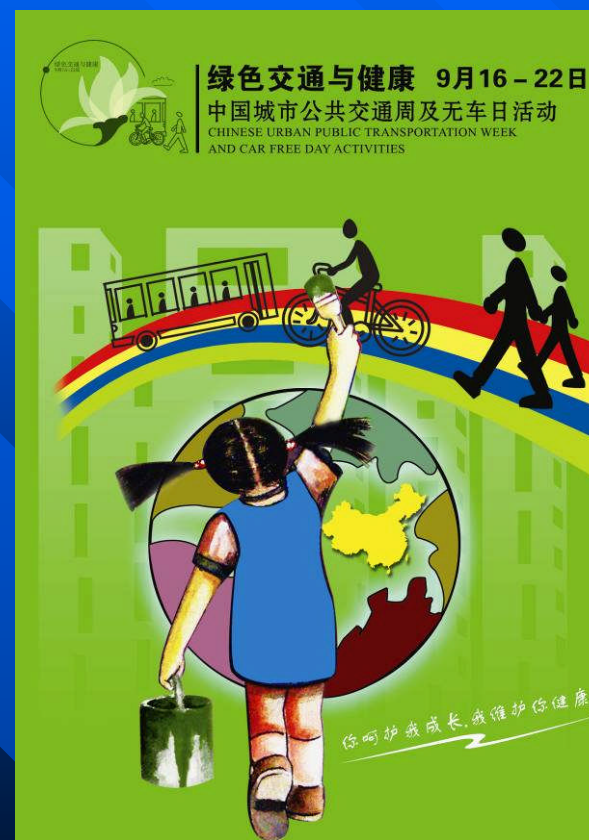
2、构筑公共交通为主导的城市综合交通体系

三大调控目标

- 社会目标：实现公共空间的均等化分配，保障无车族的利益；
- 生态目标：减少由汽车引发的空气污染和噪声，节约使用土地、能源，保护环境。
- 经济目标：引导交通结构的合理化，减少交通拥堵引发的经济损失。



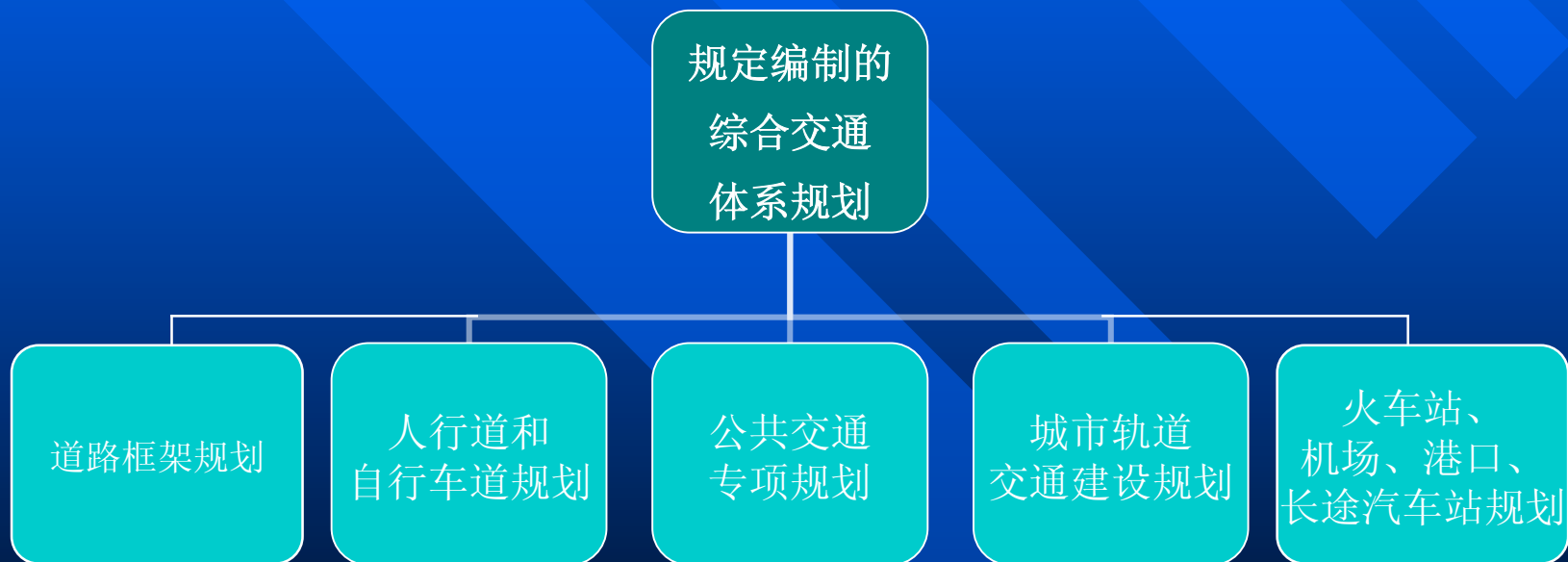
- 中国政府也在积极通过开展“公共交通周”等活动，推行“无车日”，引导公众改变出行行为，减少对小汽车的依赖。



3、加强城市综合交通体系规划的编制与实施

——《中华人民共和国城市规划法》明确规定在城市总体规划编制中应包括城市综合交通体系规划，通过规划科学配置和利用交通资源；

——正确处理城市与近郊、地面与地下、机动车与步行和自行车、城内与城际等方面的交通。



4、积极稳妥地推进城市公共交通行业改革

- 积极探索和引导城市公共交通行业投融资体制改革；
- 推行城市公共交通特许经营制度，建立有序开放的公共交通市场，形成大型企业主导、多方参与、规模经营、有序竞争的格局；
- 强化市场监管，规范经营行为，提高服务质量。

“公交优先”必须以“公交优秀”作为保障

5、继续加强城市交通基础设施建设

- 加快城市道路和公共交通设施建设，为优先发展公共交通创造良好硬件环境；
- 完善城市道路网络系统，推进自行车、行人道路系统和无障碍系统建设；
- 加快推广公共交通专用道建设，加强专用道的监控，优化交通信号配时，为公共交通优先通行、提高运行速度创造条件。



6、加快实施交通需求管理（TDM）

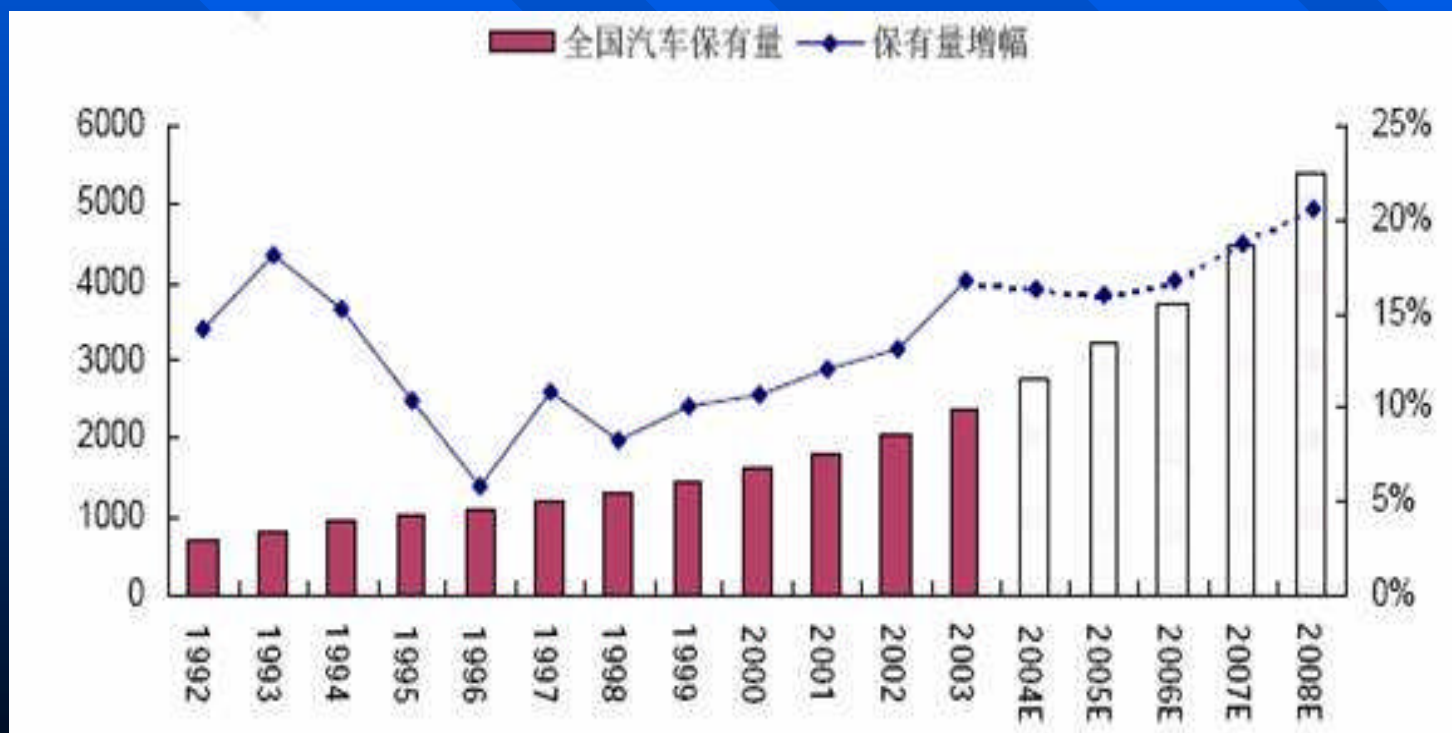
- 学习伦敦、新加坡的经验，在特大城市设立“收费中心区”；
- 减少市中心停车位设置和提高停车费；
- 扩大公交汽车专用道覆盖面，压缩私人轿车使用空间；
- 实行私人轿车单双号车牌行驶控制；
- 划定步行、自行车街区，禁止机动车驶入；
- 推行“无车日”活动；

- 减少城市“高架路”的建设投资；
- 在“十一五”发展规划中，将通过产业政策、技术公告、财政支持等多种措施，整合政府、企业、社会资源，加快城市智能交通系统建设。



三、未来10年中国城市交通展望

- 今后10年，是中国城市交通发展的关键时期。预计到2015年中国汽车保有量将达到9000万辆，城镇人口将突破8亿，城市交通的矛盾会更加突出。
- 以建立可持续的城市交通模式为目标，加快以城市交通智能化改造、优先发展公共交通和便利非机动车出行将是解决城市交通问题的重点。



1、轨道交通发展将进入黄金期

- 目前已有10个城市开通轨道交通，运营里程602公里；
- 正在建设轨道交通的城市有12个，在建运营里程837公里；
- “十一五”期间将有15个城市，超过1500公里的轨道交通投入运营，总投资将达5000多亿元。

2、城市智能交通系统建设将取得突破性进展

- 引导扶持建设集交通信息服务、交通控制、交通需求管理、智能公共交通服务为一体的城市智能交通系统；
- 将在大城市推广交通信息服务平台建设，力争在50个城市建成具有为公众提供交通信息查询、交通出行诱导等功能的比较完善的交通信息服务系统。

- 逐步建立比较完善的城市交通智能控制信号系统，在200个以上城市形成智能化的交通指挥系统；
- 推广大城市车道管理技术，加大公交专用道等特殊车道的监测与控制；
- 推进大城市公共交通区域调度模式和相应系统建设，并在100个以上城市中加以应用；
- 普及多用途电子车票，在主要城市群实现联网支付和结算。

3、地面巴士和快速巴士运输系统（BRT）将实现跨越式发展

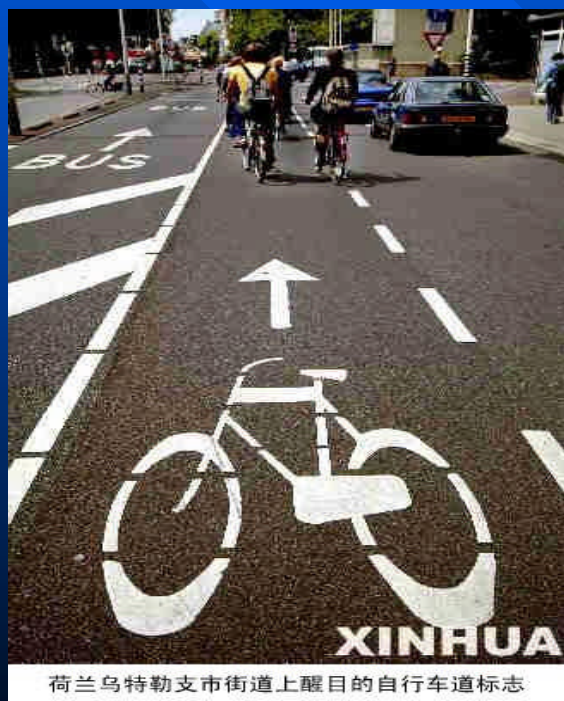
- 预计今后10年，公共交通工具拥有水平将由2004年的8.71辆/万人增长到15辆/万人，新增低排放、新能源公共汽车35万辆以上；
- 在大城市推广普及公交专用道，并配套建设相应的监控与管理系统，将使公交专用道里程达到1万公里以上；
- 加快换乘枢纽建设，尽快实现“双零”换乘；
- 特大城市公交出行比重预计达到30%以上，其他城市公交出行比重达到15-20%。

4、城市交通也将成为经济发展的重要推动力量

- 交通问题已成为中国资源能源节约和环境改善战略的三大重点之一，作为中国城市交通可持续发展两大支柱的城市智能交通系统和公共交通系统的发展，也必将对带动经济发展和技术进步起到重要的促进作用；
- 据估计，城市智能交通系统和公共交通系统的发展将带来巨大的市场需求，形成1.4万亿人民币的市场发展空间。其中：
 - 城市智能交通系统市场需求将有5000亿左右
 - 轨道交通、清洁能源、新能源公共汽车的市场需求也有近9000亿。

5、保持自行车、步行等绿色交通模式将成为重大的战略任务

- 制止城市决策者压缩城市自行车道和步行道的错误决策；
- 打开封闭的街区，开拓和延伸自行车和步行专用道；
- 建立自行车俱乐部方便市民骑车出行；
- 在城市中心区建立高速步行系统，方便群众出行和游览。



巴黎市长展示出租自行车

谢谢!